El modelo G: el 911 introduce innovaciones tecnicas rapidamente

22/11/2018 El 27 de noviembre se celebrará en Los Ángeles la presentación mundial de la octava generación del Porsche 911, cincuenta y cinco años después de que debutara el modelo original. Este es un motivo suficiente para echar un vistazo a las siete generaciones previas. Parte 2: el modelo G.

El 911 entraba en su décimo año, en 1973, con los cambios más relevantes que Porsche había hecho hasta el momento en este modelo. El fabricante con sede en Stuttgart utilizó motores turbo en la versión superior y una carrocería galvanizada en todos los coches, además de lanzar al mercado las variantes Cabriolet y Speedster junto al Targa. El camino ya estaba sembrado para convertirse en un icono.

Sin embargo, había que demostrar todavía las posibilidades de adaptación del nuevo vehículo. La estricta normativa en materia de seguridad de Estados Unidos obligaba a que todos los coches nuevos pasaran una prueba de colisión a ocho km/h, tanto circulando hacia delante como hacia atrás, sin experimentar daños. Eso hizo que en Zuffenhausen montaran unos paragolpes con perfil de goma por delante del maletero frontal, que fueron característicos del modelo G. Estos paragolpes se podían comprimir hasta 50 milímetros sin que se produjeran daños en las piezas importantes del vehículo. En la versión norteamericana, la energía de la colisión era absorbida por unos amortiguadores de impactos y Porsche ofreció eso como opción para todos los mercados. Además, la seguridad en general fue muy importante para la segunda generación del 911. Esto se podía ver en muchos detalles, desde los cinturones de seguridad de tres puntos hasta los asientos delanteros con reposacabezas integrados, pasando por las superficies específicas para soportar los impactos en los volantes deportivos de nuevo diseño.

Ya desde el principio, el motor de seis cilindros del 911 básico tenía la cilindrada de 2.7 del 911 Carrera RS de la generación anterior. Poco después, esa cilindrada se aumentó a los 3.0 litros. A partir de 1983, se incrementa de nuevo, ahora a 3.2 litros, con una potencia de hasta 250 caballos en la versión 911 SC RS. El enorme potencial de desarrollo del motor bóxer de refrigeración por aire demuestra que siempre había lugar para más sorpresas.

La mecánica bóxer de 3.0 litros situada en la parte trasera del 911 Turbo alcanzó niveles de potencia muy superiores a partir de 1974. La tecnología de turbocompresor heredada del mundo de la competición hizo que, inicialmente, este deportivo llegara a los 260 caballos. Desde 1977, un intercooler adicional y un nuevo aumento de la cilindrada a 3.3. litros proporcionó una propulsión extra, que daba como resultado unos impresionantes 300 caballos. Eso traducido a valores de prestaciones suponía que prácticamente no había rivales para ese coche a mediados de los setenta: una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos era tan increíble como la velocidad máxima de más 260 km/h. Con el Turbo había nacido otra leyenda.

A pesar de todo, las nubes oscuras empezaban a aparecer por el horizonte. Los nuevos deportivos de Porsche con tecnología transaxle (motor delantero y transmisión en el eje posterior), como el 924 y el 944 de cuatro cilindros y el 928 de ocho cilindros, estaban destinados a seguir los pasos del 911. Sin embargo, las previsiones no se cumplieron y la demanda del Porsche clásico siguió siendo tan elevada como siempre. Porsche tomó entonces la decisión correcta: un cambio de estrategia para asegurar el futuro del 911. Desde 1982, se ofreció también, por primera vez, una versión Cabriolet junto al Coupé y al Targa. Luego le siguió un 911 Carrera Speedster, en 1989, que marcó el final de la segunda generación del 911. De esta segunda generación se vendieron 2.103 unidades del Turbo con la carrocería ensanchada y sólo 171 de la versión más estrecha para exportación. El modelo G se fabricó en el periodo de 1973 a 1989, y Porsche produjo 198.496 coches durante esos 16 años.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-seven-generations-part-2-g-model-16795.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a8630787-24a0-4ac3-861b-3344ad4e5cfc.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart